



CLAC-LACAC

Comisión Latinoamericana
de Aviación Civil



CONCESIONES DE AEROPUERTOS

La Evolución del Modelo Regulatorio de Brasil

Renan BRANDÃO



Agenda

1. Mercado brasileiro de aviação: contextualização sobre o programa de concessões aeroportuárias
2. Modelo regulatório de ANAC



1. Mercado brasileiro de aviação: contextualização sobre o programa de concessões aeroportuárias

Institucionalidad



Presidencia de la República

Ministerio de Puertos y Aeropuertos

Ministerio de Defensa

Agencia Nacional de Aviación Civil

Políticas Públicas

Regulación técnica y económica de la aviación civil

Secretaría Nacional de Aviación Civil (SAC)

Comando de la Aeronáutica (COMAER)

Formulación y coordinación de políticas públicas

Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA)

Gestión y regulación del espacio aéreo

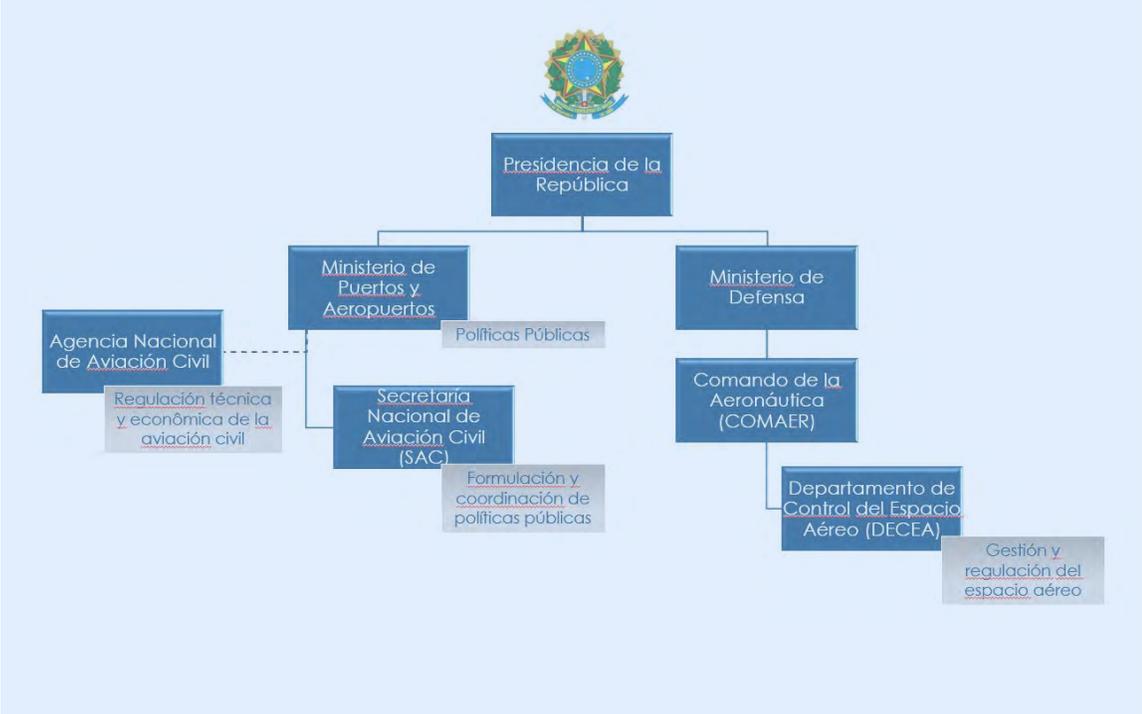


Intitucionalidad



Promoción del acceso a mercados

Regulación técnica – garantizar la seguridad de la aviación civil



Evolución de la regulación

...1989

Tarifas fijas por el Estado y control de demanda

Franja tarifaria

2001

Liberdad tarifaria (doméstica)

2005

Creación de ANAC-Brasil
Liberdad tarifaria
Liberdad de oferta de vuelos

2008

Liberdad tarifaria internacional Suramérica

2009

Liberdad tarifaria internacional (todas destinaciones)

2011

1ª Concesión Aeropuerto ASGA

2016

Deregulación del equipaje facturado RES. 400

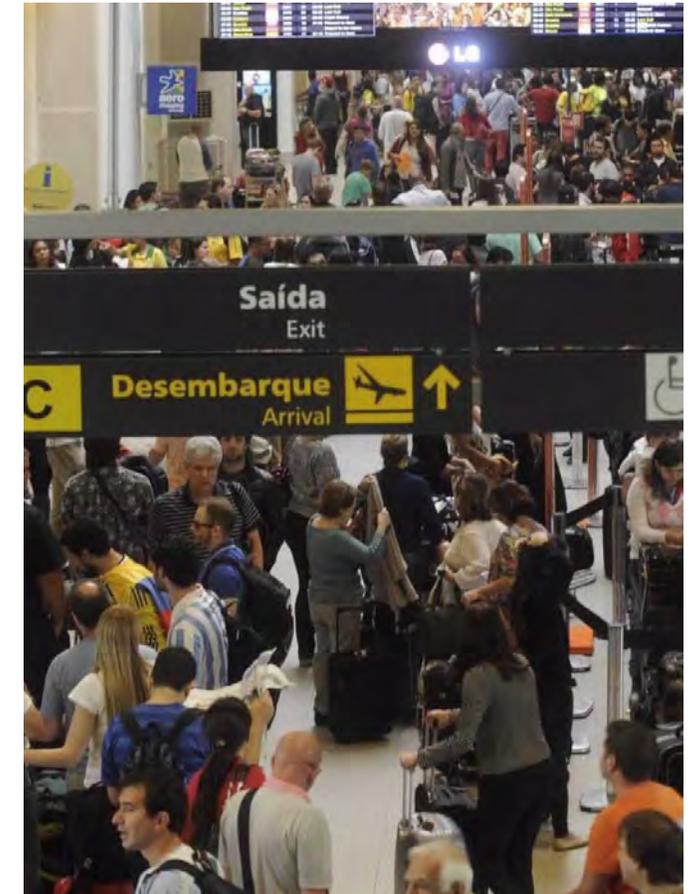
2018

Liberdad para inversiones de calpital extranjero en aerolíneas

2022

7ª Ronda de otorgas

Presión por infraestructura de aeropuertos



Demanda por infraestructura de aeropuertos

DIAGNÓSTICO (2010)

- Aeropuertos saturados
- Incapacidad del poder público de realizar las inversiones necesarias para evolucionar la gestión de los aeropuertos
- Demanda creciente por transporte aéreo y encima de la capacidad existente de los aeropuertos
- Proximidad de los dos grandes eventos deportivos (Copa del Mundo de Brasil – 2014 y Olimpiadas de Rio de Janeiro - 2016)
- Insatisfacción de los pasajeros



2. Modelo regulatorio de ANAC

Modelo inicial de otorgas

Premisa: No había alternativa sino privatizar los principales aeropuertos

Diretrizes del Gobierno:

- Foco en los grandes aeropuertos
- Objetivo inicial – inversiones obligatorias (prescritivas) visando los grandes eventos deportivos
- Participación de Infraero (compañía pública de gestión de aeropuertos) en las concesiones visando obtener experiencia con los operadores privados
- Selección por la oferta más grande para otorga fija
- Otorgas de la concesion: mayoría fija (bid) + % variable

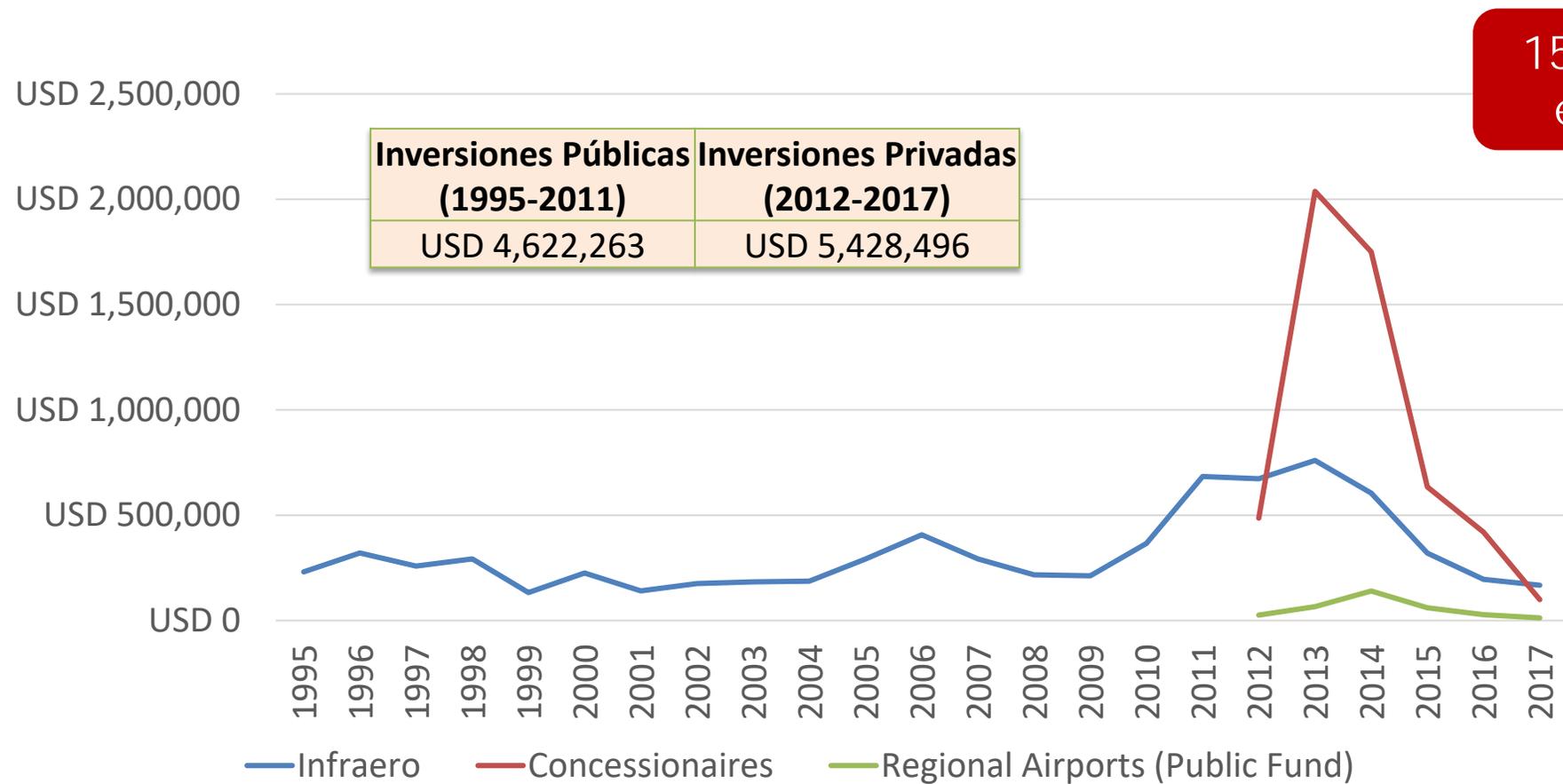
Diretrizes regulatorias

- Mantener los valores históricos de tarifas – *price cap sin relación* con custos
- Riesgos de demanda son priorizados ante riesgos regulatorios >>> Definición *ex-ante* e inflexible

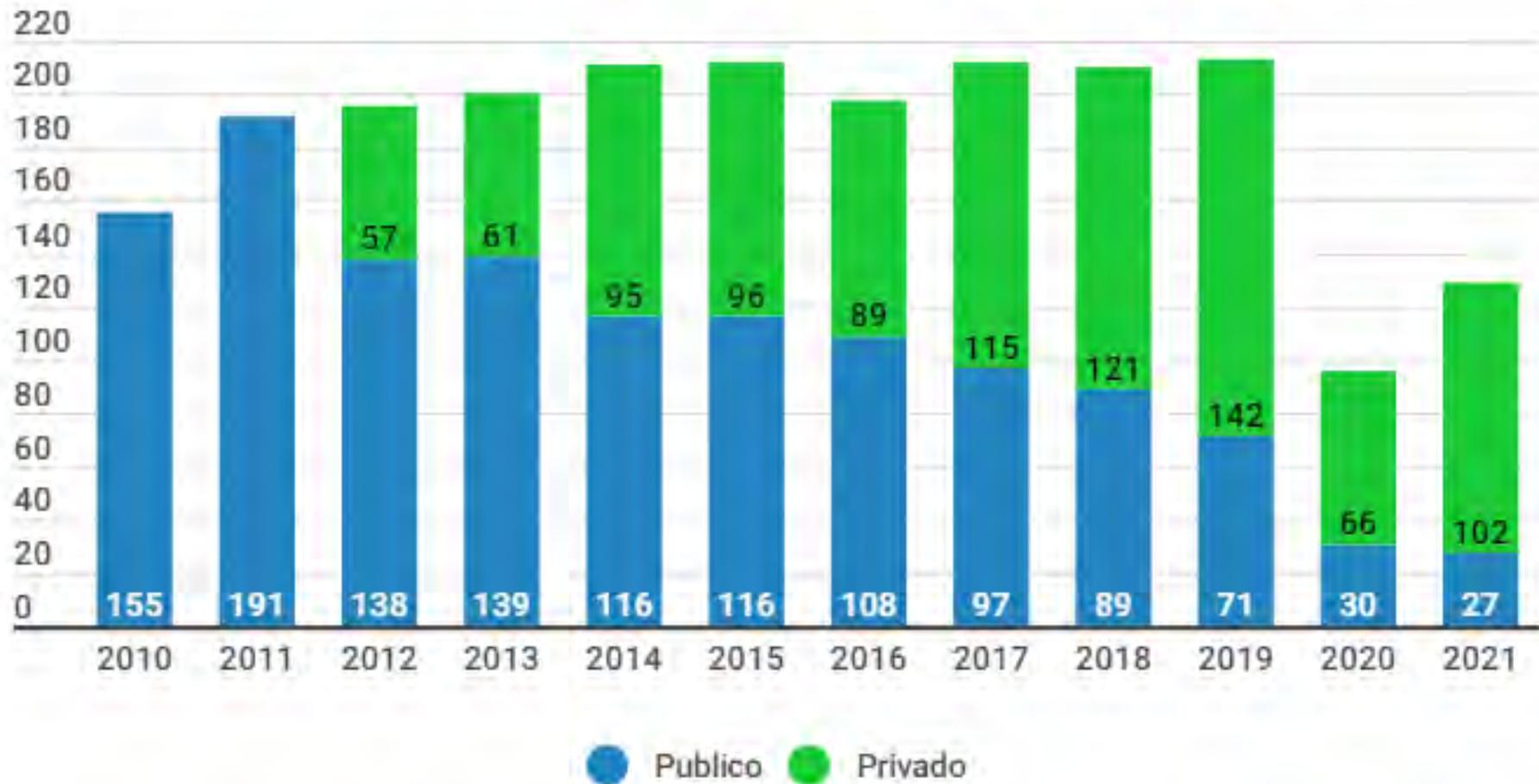
Inversiones en aeropuertos

Infraero (Compañía Pública) X Empresas Privadas

(en US\$ billones)



Evolución del tránsito de pasajeros Según grupo de aeropuertos (en R\$ millones)



Todavía, el modelo inicial enfrentó límites muy pronto...

Ano	PIB	PAX	
		Concedidos	Não concedidos
2014	0,50%	9,38%	6,65%
2015	-3,77%	0,39%	-0,40%
2016	-3,60%	-8,01%	-6,69%
2017	1%	0,96%	3,62%
Média	-2,1%	-2,3%	-1,2%

Fontes: IBGE e ANAC

- **Crisis económica:** frustración de la expectativa de demanda
- **Premios** muy elevados en las primeras rondas
- Contratos inflexibles: **Inversiones** prescriptivas e tarifas no relacionadas a los costos
Participación de **Infraero** => CAPEX
- **Corrupción:** problemas societarios



- ≈ 200 pedidos de reequilibrio económico-financiero
- Renegociaciones societarias
- Reprogramación de otorgas – Ley nº 13.499/2017
- Re-otorga – Ley nº 13.448/2017

Evolución del modelo inicial de otorgas

Flexibilización regulatoria

Proposta apoiada: Aeropuertos y aerolíneas pueden proponer a ANAC cambios en la regulación inicial, como tarifas, niveles de calidad y inversiones

Inversiones
conforme gatillo
de demanda

Sin la participación de
Infraero en los contratos

Desregulación tarifaria:

- Aeropuertos más grandes : **techo de ingresos** por pasajeiro ⇒ gestión tarifaria
- Aeropuertos pequeños: **liberdad tarifaria** y monitoramiento (regulación por amenaza)
- En ambos los casos: **consulta** a los usuarios

Concesión como la mejor alternativa pero todavia hay que se pensar en la **sustentabilidad** de toda la red de aeropuertos

Pago inicial: bid mínimo + premio (pagos "en la cabeza")
Al largo del contrato solo se queda el **pago variable** ⇒ riesgos de demanda compartidos

Concesión en bloques: aeropuertos rentables y no rentables en un mismo bloque
Mantenimiento de la viabilidad del contrato

Concesiones en Brasil



2011 2012 2014 2017 2019 2021

1ª ronda
ASGA

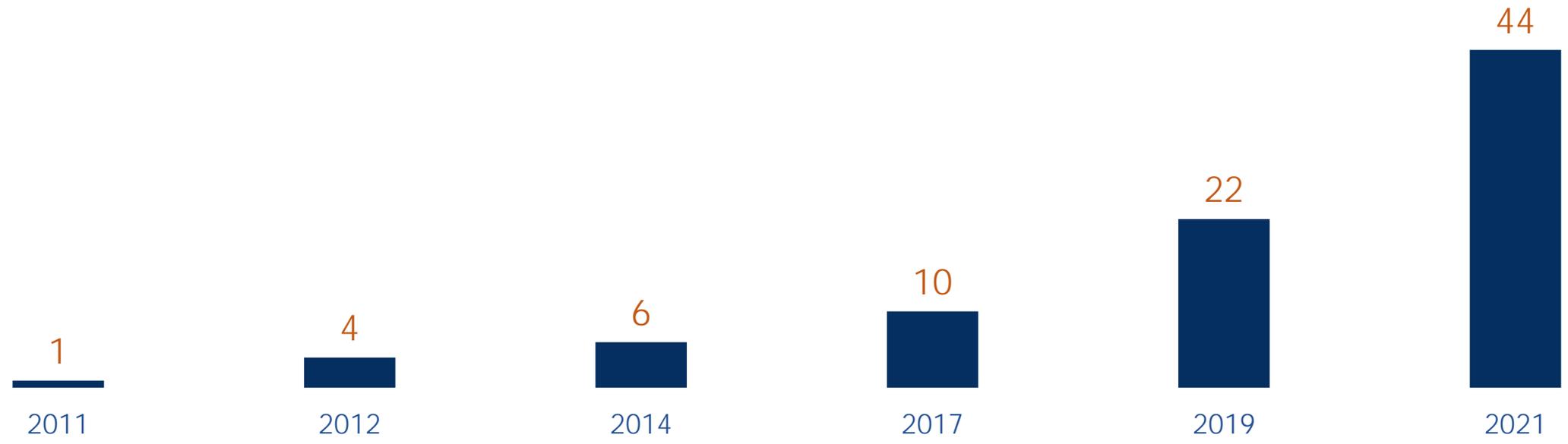
2ª ronda
Guarulhos
Brasília
Viracopos

3ª ronda
Confins
Galeão

4ª ronda
Florianópolis
Salvador
Porto Alegre
Fortaleza

5ª ronda
Bloque Noreste
Bloque Centro-Oeste
Bloque Sureste
12 aeropuertos

6ª ronda
Bloque Sur
Bloque Central
Bloque Norte
22 aeropuertos



Concesiones en Brasil

- 10 años de Programa
- 59 aeropuertos otorgados
 - 93% tráfico de pasajeros
 - 99% tráfico de carga
- 11 operadores de aeropuertos

R\$ 26,6 bi

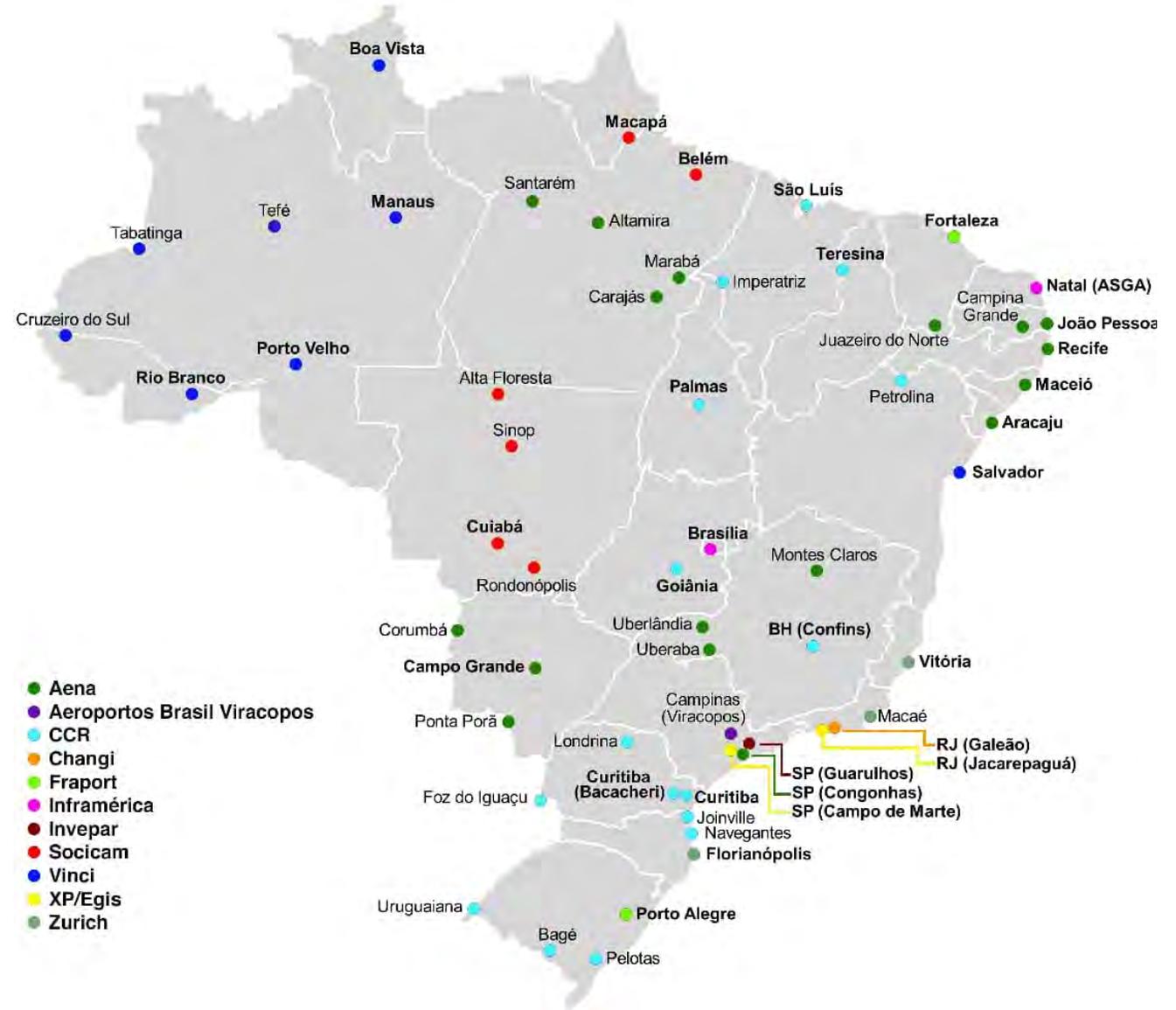
Inversiones
CapEx
finalizadas

R\$ 21,3 bi

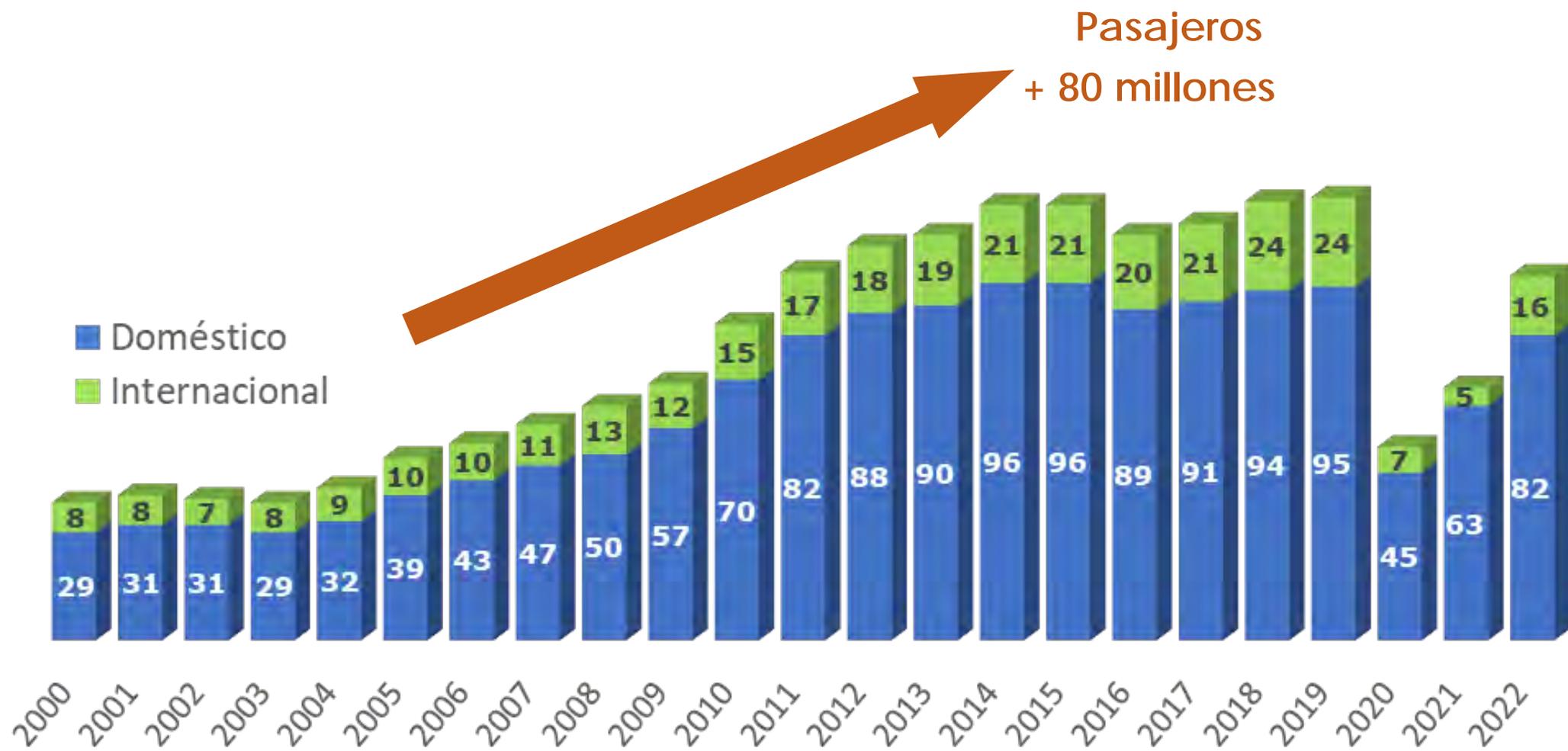
Inversiones
CapEx
planificadas

R\$ 26,5 bi

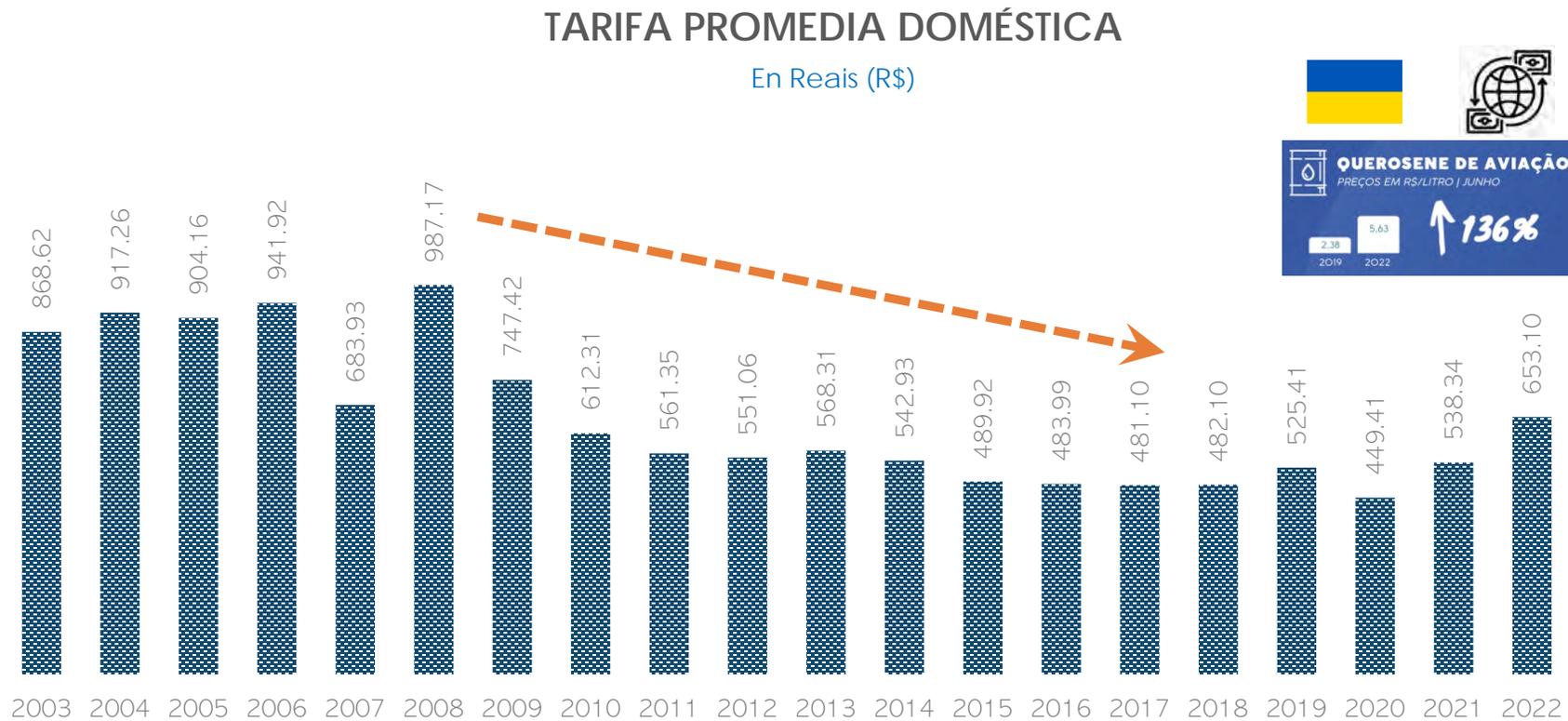
Otorgas
recibidas
hasta out/22



Evolución del transporte de pasajeros

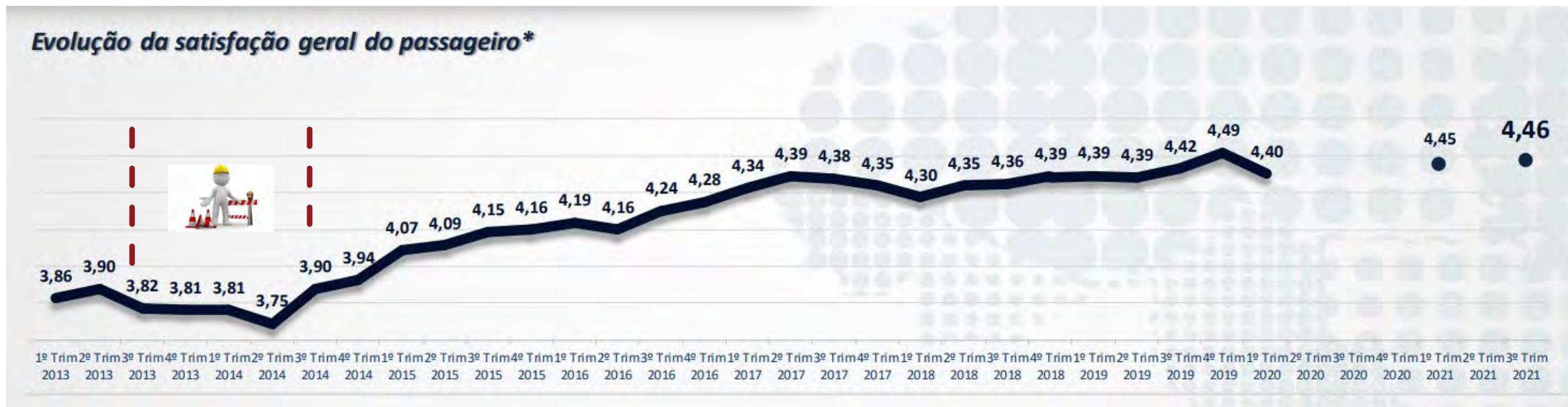


Evolución de la tarifa doméstica promedio (en R\$)



Evolução do nível geral de satisfação do passageiro

Encuesta de la Secretaría de Aviación Civil - MPOR



2ª Ronda

3ª Ronda

4ª Ronda

5ª Ronda

6ª Ronda

Fonte: Pesquisa de Satisfação Nacional de Satisfação do Passageiro e Desempenho Aeroportuário. 4º trimestre de 2021.

CAMBIO PARA EL MODAL AEREO

GERANDO MUDANÇAS ESTRUTURAIS

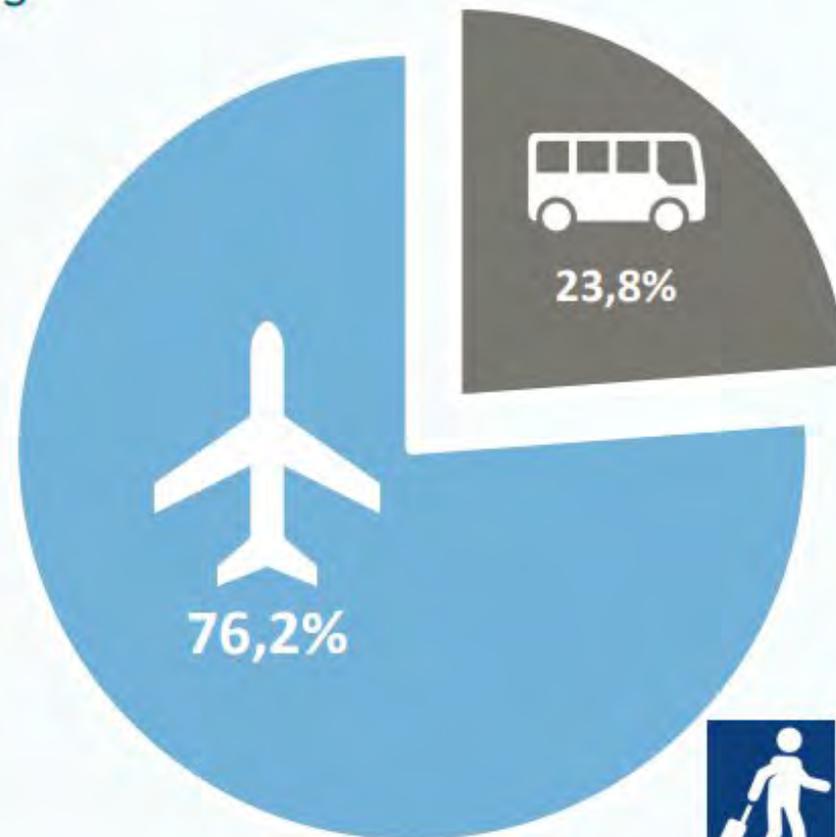
* VIAGENS INTERESTADUAIS



28
MILHÕES



2003



82
MILHÕES

2023



3. Conclusión

Conclusión

- La concesión a la iniciativa privada de los aeropuertos brasileños ha permitido:
 - la **ampliación y modernización de las infraestructuras**, que antes encontraban bastante deterioradas
 - **mejora significativa de la calidad de los servicios y de la explotación del negocio aeroportuario** (no solo en eficiencia operativa)
- El modelo regulatorio de ANAC-Brasil promueve el **estímulo y la libertad del sector privado para desarrollar el negocio aeroportuario** conforme su plan empresarial, siempre y cuando cumpla con los **estándares de performance contractuales**.

Conclusión

Lecciones aprendidas:

- Cumplimiento de los contratos ⇒ Sinalización a los players
- Regulación más flexible ⇒ Más “upsides” y capacidad de lidar con el imprevisto
- Premio en la cabeza con pago Variable ⇒ No contamina el flujo de caja del proyecto
- Más participación de los usuarios en la planificación del aeropuerto ⇒ Aerolíneas pueden actuar como balance, sin la necesidad de una regulación más pesada (ex-ante) del poder público

Corrigiendo los errores del pasado:

- Procesos de reperfilamiento de otorgas
- Re-otorga (Natal, Viracopos e Galeão)
- Corte de Cuentas: decisión sobre renegociación de los contratos bajo condiciones



Relatórios de Avaliação Concorrencial da OCDE: Brasil



Competencia creciente

Regulación
de precios

Parques de
combustibles
& areas de
operaciones

Cargo
handling

Autorización
de aeropuertos
(privados)

- Paquete de actualización de los contratos de otorgas
- Procedimientos y criterios de *Consultation*
- Garantizar el acceso a los parques de combustible e a las areas de operaciones
- Competencia con los aeropuertos autorizados (privados)



¡GRACIAS!

Renan BRANDÃO

Jefe del Departamento de Regulación Económica de Aeropuertos

(renan.brandao@anac.gov.br)